

DIARIO OFICIAL



DEL MINISTERIO DE MARINA

SUMARIO

DECRETOS

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Decreto de 24 de julio de 1942 por el que se aprueba el Reglamento para la aplicación de las Leyes de Protección a la Construcción Naval.—Página 1.152.

Otro de 24 de julio de 1942 por el que se aprueba el Reglamento por el que ha de regirse el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas.—Página 1.152.

ORDENES

JEFATURA DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

INSPECCIÓN GENERAL DE INFANTERÍA DE MARINA

Destinos.—Orden de 20 de septiembre de 1942 por la que se dispone pase destinado a la Inspección General del Cuerpo el Teniente Coronel de Infantería de Marina D. Julián Arana Irurita.—Página 1.153.

Licencias.—Orden de 20 de septiembre de 1942 por la que se concede licencia por enfermo al Teniente de Infantería de Marina D. Antonio Reina Martínez.—Página 1.153.

SERVICIO DE PERSONAL

Pase al Cuerpo de Suboficiales.—Orden de 20 de septiembre de 1942 por la que se dispone pase a formar parte del Cuerpo de Suboficiales el Oficial tercero de Máquinas D. Carlos Luy Lara.—Página 1.153.

Destinos.—Orden de 20 de septiembre de 1942 por la que se nombra Ayudante Militar de Marina de San Pedro del Pinatar al Oficial segundo de la R. N. M. don Enrique Deckler Benito.—Página 1.153.

Destinos.—Orden de 20 de septiembre de 1942 por la que se dispone pase destinado a la Comandancia de Marina de Málaga el Subinspector de segunda del extinguido Cuerpo General de Servicios Marítimos don Gabriel Pieras Pons.—Página 1.153.

Otra de 20 de septiembre de 1942 por la que se dispone pase a las órdenes del Comandante General del Departamento Marítimo de Cádiz el Oficial primero de Máquinas de la R. N. M. don Andrés Núñez Fernández.—Página 1.153.

Otra de 20 de septiembre de 1942 por la que se dispone pase destinado al Polígono "González Hontoria" el Condestable segundo provisional D. Antonio Torres Fossati.—Página 1.153.

Desmovilización.—Orden de 20 de septiembre de 1942 por la que se dispone la desmovilización del Mecánico de la Tercera Sección del Cuerpo de Maquinistas don Adriano Lima Páez.—Página 1.153.

Bajas.—Orden de 20 de septiembre de 1942 por la que se dispone la baja definitiva en el Cuerpo de Auxiliares de Oficinas (Primera Sección) de la Subsecretaría de la Marina Mercante de D. José L. Pérez Carbonell.—Página 1.153.

JEFATURA SUPERIOR DE CONTABILIDAD

Accidentes del trabajo.—Orden de 21 de septiembre de 1942 por la que se dictan normas para la aplicación en la Marina del Reglamento sobre seguros por accidente del trabajo.—Páginas 1.153 y 1.154.

ANUNCIOS PARTICULARES



DECRETOS

Ministerio de Industria y Comercio

Redactado por el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, e informado favorablemente por el Consejo de Estado el proyecto de Reglamento para la aplicación de las Leyes de Protección a la Construcción Naval; a propuesta del Ministro de Industria y Comercio, y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO

Artículo único.—Se aprueba el adjunto Reglamento para la aplicación de las Leyes de Protección a la Construcción Naval.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de julio de mil novecientos cuarenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Industria y Comercio,

DEMETRIO CARCELLER SEGURA

(Del B. O. del Estado núm. 259, pág. 7.166.)

Redactado, de conformidad con lo preceptuado en el artículo sexto del Decreto de veinticinco de octubre próximo pasado, por el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas el proyecto de Reglamento orgánico por el que ha de regirse, e informado el mismo favorablemente por el Consejo de Estado; a propuesta del Ministro de Industria y Comercio, y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO

Artículo único.—Se aprueba el Reglamento adjunto, por el que ha de regirse el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de julio de mil novecientos cuarenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Industria y Comercio,

DEMETRIO CARCELLER SEGURA

(Del B. O. del Estado núm. 259, pág. 7.174.)

(Los Reglamentos que se citan en estos Decretos se publican en los anexos que acompañan a este número.)

□

ORDENES

JEFATURA DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

Inspección General de Infantería de Marina.

Destinos.—Se dispone que el Teniente Coronel de Infantería de Marina D. Julián Arana Irurita pase destinado a la Inspección General del Cuerpo.

Madrid, 20 de septiembre de 1942.

MORENO

Licencias.—Vista la instancia elevada por el Teniente de Infantería de Marina D. Antonio Reina Martínez y el acta de reconocimiento médico que se acompaña, se le conceden dos meses de licencia por enfermo, para Sevilla.

Madrid, 20 de septiembre de 1942.

MORENO

SERVICIO DE PERSONAL

Pase al Cuerpo de Suboficiales.—Como comprendido en el apartado e) del artículo 25 transitorio de la Ley de 25 de noviembre de 1940 (D. O. número 280), pasa a formar parte del Cuerpo de Suboficiales, como Mecánico Mayor, el Oficial tercero de Máquinas D. Carlos Luy Lara, con antigüedad de 25 de noviembre de 1940 y efectos administrativos a partir de 1.º de diciembre siguiente, sin perjuicio de los beneficios económicos determinados en el artículo 31, también transitorio, de la misma Ley que puedan corresponderle; escalafonándose entre los de igual empleo D. Justo Sevilla García y D. Manuel Sebrino Rodríguez.

Madrid, 20 de septiembre de 1942.

MORENO

Destinos.—Se nombra Ayudante Militar de Marina de San Pedro del Pinatar al Oficial segundo (Alférez de Navío) de la Reserva Naval Movilizada don Enrique Deckler Benito, que cesa en la Ayudantía de Marina de Garrucha.

Madrid, 20 de septiembre de 1942.

MORENO

— Se dispone cese en la Comandancia de Marina de Algeciras y pase destinado a la de Málaga el Subinspector de segunda del extinguido Cuer-

po General de Servicios Marítimos D. Gabriel Perras Pons.

Madrid, 20 de septiembre de 1942.

MORENO

Destinos.—Se dispone que el Oficial primero de Máquinas de la R. N. M. don Andrés Núñez Fernández desembarque del *Castillo Arévalo* y pase a las órdenes del Comandante General del Departamento Marítimo de Cádiz, para embarcar como Jefe de Máquinas del transporte de guerra *Contramaestre Casado*.

Madrid, 20 de septiembre de 1942.

MORENO

— Se aprueba determinación del Comandante General del Departamento Marítimo de Cádiz al disponer que el Condestable segundo provisional don Antonio Torres Fossati desembarque del cañonero *Cánovas del Castillo* y pase destinado al Polígono "González Hontoria".

Madrid, 20 de septiembre de 1942.

MORENO

Desmovilización.—Se dispone la desmovilización del Mecánico de la Tercera Sección del Cuerpo de Maquinistas D. Adriano Lima Páez, reintegrándose a la situación de "retirado extraordinario" en que se encontraba con anterioridad.

Madrid, 20 de septiembre de 1942.

MORENO

Bajas.—A petición propia, se dispone la baja definitiva en el Cuerpo de Auxiliares de Oficinas (Primera Sección) de la Subsecretaría de la Marina Mercante de D. José L. Pérez Carbonell.

Madrid, 20 de septiembre de 1942.

MORENO

JEFATURA SUPERIOR DE CONTABILIDAD

Accidentes del trabajo.—Con objeto de evitar las dudas que existen en la aplicación de las disposiciones vigentes sobre seguros por accidentes del trabajo, en relación con el personal obrero eventual que preste sus servicios en Marina, y particularmente en la interpretación que deba darse al artículo 300 del Reglamento para aplicación de la Ley sobre accidentes del trabajo, de 8 de octubre de 1932; considerando las especiales circunstancias que caracterizan el trabajo en este Ramo de la Administración, así como sus diferentes modalidades, y perseverando en el espíritu que informó la publicación de la Orden mi-

nisterial de 12 de febrero de 1941 (D. O. núm. 36), de acuerdo con lo informado por el Estado Mayor de la Armada, Jefatura Superior de Contabilidad y Asesoría General del Ministerio, se dispone:

1.º El artículo 300 del vigente Reglamento para aplicación de la Ley de Accidentes del Trabajo, aprobado por Decreto de 31 de enero de 1933 y adicionado por Decreto de 26 de julio de 1934, deberá considerarse obrando en función de lo dispuesto en el artículo 302 del mismo Reglamento.

2.º En su virtud, y para lo sucesivo, no procede contratar previamente con la Caja Nacional de Seguros de Accidentes del Trabajo, ni mucho menos con Compañías aseguradoras particulares, los riesgos de accidentes del personal obrero eventual de la Marina, cualquiera que sea el Centro o Dependencia donde preste su trabajo.

3.º Siempre que en un Arsenal u otra Dependencia de la Marina, o en trabajos realizados por obreros eventuales dependientes de la misma, ocurran accidentes que produzcan incapacidad temporal, incapacidad permanente o muerte, las Autoridades de Marina correspondientes darán riguroso cumplimiento a las prevenciones contenidas en los artículos 303 al 321 del ya citado Reglamento.

Una vez ultimados los expedientes que en caso de incapacidad permanente o muerte deben incoarse, serán elevados por la Autoridad Jurisdiccional correspondiente, y a través de este Ministerio, a la Caja Nacional de Seguros de Accidentes del Trabajo, a la que por precepto de la Ley compete dictar la re-

solución oportuna en relación con la indemnización que deba percibir el siniestrado o sus familiares.

4.º Las Habilitaciones respectivas se abstendrán de efectuar los pagos de las indemnizaciones que se otorguen en los accidentes de incapacidad o muerte, que hayan sido fijadas por dicha Caja Nacional de Seguros, por ser a esta Entidad de previsión a quien corresponde el ejercicio de esa función remuneradora.

Madrid, 21 de septiembre de 1942.

MORENO

ANUNCIOS PARTICULARES



MEDINA
EFECTOS MILITARES

Primera Casa en España en BORDADOS A MANO.
Especialidad en FAJAS, CHARRETERAS, BICORNIOS, o.
para altos cargos de la Armada. GALONES, GORRAS, CONDE-
CORACIONES, BANDERAS y demás Efectos Navales

Madrid - PRECIADOS, 15 - TL. 13.476
BARCELONA - RAMBLA CENTRO, 37 - TL. 17.676

fundada en 1850

DIARIO OFICIAL

DEL MINISTERIO DE MARINA

REGLAMENTO

para la aplicación de las Leyes de protección a la construcción naval

CAPITULO PRIMERO

*De las condiciones necesarias para optar
a las primas a la construcción naval.*

Artículo 1.º Para que los constructores de buques tengan derecho a percibir primas por la construcción de los mayores de cien toneladas de arqueo total o diques flotantes de más de seiscientas cincuenta toneladas de fuerza ascensional, habrán de figurar en el Registro de constructores navales de la Subsecretaría de la Marina Mercante, en cuyo Registro se hará constar, a la vista del acta de reconocimiento de que trata el apartado a) del artículo 5.º, la capacidad y posibilidad del astillero y sus talleres; así como la especialidad de cada uno.

Art. 2.º Cuanto en este Reglamento se prescribe, será de inmediata aplicación a las Empresas de que tratan los artículos 1.º y 2.º, apartado d), de la Ley de 7 de mayo de 1942, que determina la misión del Instituto Nacional de Industria en relación con el incremento de la Marina Mercante.

Art. 3.º A los constructores navales que figuren en el Registro de que trata el artículo 1.º, se les proveerá de un certificado expedido por el Inspector General de Buques y Construcción Naval,

visado por el Subsecretario de la Marina Mercante, acreditativo del mencionado extremo.

Art. 4.º Los constructores navales que deseen figurar inscriptos en el Registro de que trata el artículo 1.º, lo solicitarán del Ministro de Industria y Comercio, siempre que reúnan las condiciones que a continuación se detallan:

a) Que se trate de constructor nacional de buques, máquinas y motores marinos y artefactos navales; entendiéndose por tal la persona, entidad o Sociedad española que posea en territorio nacional Astillero, Factoría o Establecimiento para ejecutar obras y se dedique a dicha industria de construcción de un modo permanente por cuenta propia o ajena, cumpliendo las condiciones que para la producción nacional exigen las disposiciones vigentes.

b) Que el Astillero, Factoría o Establecimiento cuente con los elementos de trabajo necesarios para las construcciones que pretenda llevar a cabo.

c) Que el propietario del Astillero, Factoría o Establecimiento reúna todas las garantías económicas necesarias para llevar a efecto las construcciones que se le encomienden y responder del cumplimiento de todas las condiciones técnicas y económicas que se pacten en los contratos de construcción.

d) Que todo el personal técnico que utilicen los constructores navales sea español; debiendo poseer el título español de Ingeniero Naval el autor de los proyectos y los Directores o Jefes técnicos de los Astilleros, Factorías y Establecimientos que efectúen las obras o trabajos.

e) Que en tanto no se constituya la Sociedad Española de Clasificación, sean las construcciones inspeccionadas por el Ingeniero Inspector de Buques de la provincia, sin perjuicio de las inspecciones que puedan realizar los expertos de las Sociedades Clasificadoras en que los buques hayan de ser inscriptos.

f) Que se comprometa a admitir en el Astillero, Factoría o Establecimiento a los alumnos de las Escuelas técnicas o profesionales marítimas, en la proporción de un dos por ciento de los operarios que trabajan en ellos; y

g) Que se comprometa a contribuir con un dos por ciento de las primas que le abone el Estado al sostenimiento de las Instituciones benéficas o de previsión de carácter general que el Estado funde o fomite para el personal obrero naval o sostenga por cuenta propia o colectivamente con otras Entidades o Instituciones análogas, a juicio del Gobierno.

Cuando el dos por ciento de las primas haya de ser aplicado a Instituciones benéficas creadas por los constructores individual o colectivamente, el Gobierno podrá disponer la inspección que crea conveniente para cerciorarse de que no tiene aplicación distinta de la que dispone este Reglamento.

Art. 5.º Las condiciones que se detallan en el anterior artículo se acreditarán:

a) Las que señalan los apartados a), b), c) y d) por certificado expedido por la Subsecretaría de la Marina Mercante, que exprese la clase de construcciones y reparaciones para que pueda ser habilitado el Astillero, Factoría o Establecimiento, certificado que, cuando haya lugar, se expedirá previo informe del Comandante de Marina y reconocimiento de los mismos por el personal técnico que designe la Subsecretaría de la Marina Mercante y con vista de los demás antecedentes que se juzguen necesarios.

b) La de los apartados f) y g) por medio de escrito del constructor naval dirigido al Subsecretario de la Marina Mercante, comprometiéndose al exacto cumplimiento de cuanto en ellos se preceptúa.

Art. 6.º Los constructores de buques, máquinas y motores marinos y artefactos navales que posean certificado de constructor nacional anterior a la fecha de la promulgación de la Ley de 5 de mayo de 1941, estarán exentos del reconocimiento de que trata el apartado a) del artículo anterior, salvo en el caso de que por haber mejorado sus instalaciones o aumentado la capacidad de trabajo deseen ampliar el certificado que posean.

CAPITULO II

De las primas a la construcción naval.

Art. 7.º Los constructores de buques y artefactos navales que figuren en el Registro de constructores, tendrán derecho a percibir del Estado las primas que se indican en este artículo y en el siguiente, aun cuando los equipos propulsores no sean de su propia fabricación.

a) *Buques y artefactos navales de madera sin propulsión mecánica.*—Por cada tonelada bruta de arqueo total para embarcaciones de esta clase, ciento cuarenta y siete pesetas.

b) *Buques y artefactos de madera con motor propio.*—Por cada tonelada bruta de arqueo total para embarcaciones de esta clase, con ocho millas de velocidad, ciento noventa y ocho pesetas. Esta cifra sufrirá un aumento de un diez por ciento por cada milla que exceda de las ocho, contándose los aumentos de décima en décima de milla.

Los buques o artefactos de más de mil toneladas de arqueo bruto no percibirán primas.

c) *Pontones, barcasas y demás embarcaciones análogas de acero.*—Gánguiles, aljibes de agua o de combustible.—Por cada tonelada bruta de arqueo total para embarcaciones de esta clase, de velocidad inferior a seis millas, ciento ochenta pesetas; con velocidad de seis o mayor de seis millas, doscientas sesenta y cinco pesetas.

Las embarcaciones de esta clase, sin propulsión mecánica, disfrutarán una prima de ciento ochenta pesetas por cada tonelada de arqueo total.

d) *Dragas.*—Por cada tonelada bruta de arqueo total para esta clase de construcciones, quinientas pesetas.

e) *Diques flotantes.*—Por cada tonelada de fuerza ascensional, doscientas diez pesetas.

f) *Grúas flotantes.*—Por cada tonelada bruta de arqueo total, quinientas pesetas.

g) *Remolcadores.*—Por cada caballo indicado de potencia de máquina, trescientas veinticinco pesetas.

h) *Pesqueros y otras embarcaciones para servicios de puertos.*—Por cada tonelada bruta de arqueo para esta clase de embarcaciones, con una velocidad de doce millas, trescientas setenta pesetas.

Por cada milla entera de velocidad en aumento o disminución de las doce, se aumentará o disminuirá en un diez por ciento la cifra de trescientas setenta pesetas, en los términos fijados en el apartado b).

i) *Buques de carga, fruteros, transporte de carne, petroleros, etc.*—Buques para la pesca del bacalao, balleneros y mixtos de carga y pasaje.—Por cada tonelada bruta de arqueo total para esta clase de construcciones, hasta tres mil toneladas y doce millas, cuatrocientas ochenta pesetas.

Por cada milla entera de velocidad en aumento o disminución de las doce, se aumentará o disminuirá en un diez por ciento la anterior cifra, contándose los aumentos o disminuciones en la forma que expresa el apartado b); y por cada mil toneladas de aumento, se disminuirá en un siete por ciento, contándose los aumentos de cien en cien toneladas.

(Los buques de recreo percibirán la prima que se señala en este apartado.

Art. 8.º La prima por tonelada de arqueo correspondiente a bodegas y entrepuentes con instalaciones de refrigeración, se aplicará con una bonificación de un cinco por ciento de la prima establecida para uno de los casos anteriores. Los equipos propulsores de motores, montados en buques de más de cien toneladas de arqueo total que sean de construcción nacional, percibirán doscientas pesetas de prima por caballo de fuerza en condiciones normales.

Las máquinas alternativas de tipos modernos y las turbinas montadas en buques de más de cien toneladas de arqueo total, percibirán cincuenta y cien pesetas, respectivamente.

Art. 9.º Los trasatlánticos que se proyectan para las líneas subvencionadas, disfrutarán de una prima de construcción que, en cada caso, fijará el Gobierno, teniendo en cuenta no sólo los factores comerciales, sino los de prestigio político que requieren estos servicios.

Art. 10. Los buques construídos para su inmediata exportación podrán acogerse a los beneficios regulados en el Decreto de 6 de octubre de 1938, si bien la prima que, en su caso, se otorgue, será la consignada en el artículo séptimo de este Reglamento y siempre que la construcción de los citados buques no vaya en perjuicio de la de los buques nacionales, y se autorice, por consiguiente, por el Ministerio de Industria y Comercio.

Art. 11. A los efectos del percibo de las primas que señalan los artículos 7.º y 9.º, se entenderá por:

Buque de pasaje.—El buque nacional que está dispuesto para el alojamiento y conducción de pasajeros de cualquier clase; pudiendo, sin embargo, conducir la carga correspondiente a la capacidad de sus bodegas y porte del buque y cuya velocidad en prueba a media carga sea mayor de dieciocho millas.

Buque mixto de pasaje y carga.—El buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos dispuestos para alojar pasajeros y mercancías de todas clases, cuyas instalaciones para la conducción de pasajeros de todas categorías sean capaces de contener más de doce y cuya velocidad en pruebas a media carga sea de catorce o más millas.

Buque de carga con pasaje.—El buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos dispuestos para recibir mercancías de cualquier clase, que

pueda conducir más de doce pasajeros y cuya velocidad en pruebas a media carga sea inferior a catorce millas.

Buque de carga.—El buque nacional que tenga sus bodegas y espacios cubiertos dispuestos para recibir mercancías de cualquier clase, pudiendo tener alojamiento para conducir, a lo sumo, doce pasajeros.

Buque especializado en un tráfico determinado.—El que está construído conforme a las reglas de construcción fijadas para el tráfico de que se trate y está dotado de las instalaciones prevenidas en las vigentes disposiciones para dichos tráficos.

Equipo propulsor nacional.—Es el construído en España, por constructor nacional, en Astillero, Factoría o Establecimiento de propiedad de persona, Entidad o Sociedad española constituida y domiciliada con arreglo a nuestra legislación.

No obstante lo indicado en el párrafo anterior, en el caso de equipos propulsores de motores, podrán los constructores importar del extranjero las piezas o aparatos especiales que, a juicio de la Subsecretaría de la Marina Mercante, sean de uso indispensable con relación al tipo de motor, y siempre que no puedan ser reemplazados por otros de igual calidad técnica de producción nacional, siempre que su valor no exceda del doce por ciento del precio de venta del motor con las auxiliares movidas por él y montadas directamente sobre el mismo, excluyendo cualquier otro material o aparatos que no formen unidad con dicho motor; sin que por ello pierda el equipo propulsor su consideración de nacional, y el buque que lo monte, la de construcción nacional a todos los efectos.

Tendrá consideración de tipo moderno, a los efectos prevenidos en el último párrafo del artículo 2.º de la Ley de 5 de mayo de 1941, la maquinaria alternativa cuya máquina principal tenga incorporada a su tipo alguna de las características siguientes: dirección uniflujo de vapor; turbina de escape acoplada al eje o usada como turbocompresor o turbogenerador; lubricación formada en cárter cerrado; distribución por válvulas u otros dispositivos que puedan proyectarse y que deban ser incluidos en esta clasificación, a juicio de la Inspección General de Buques y Construcción Naval, pudiendo ser, además, las calderas de tubos de agua con circulación natural o forzada y el consumo global de toda la maquinaria por caballo hora, a la velocidad en servicio, inferior a 500 gramos de petróleo de 10.200 calorías o 650 gramos de carbón nacional de 7.800 de potencia calorífica.

Para que los buques a que se refieren los párrafos 3.º y 4.º tengan derecho al percibo de la prima de que trata el artículo 9.º, habrán de reunir la condición de construirse para ser destinados a servir líneas de comunicaciones transoceánicas.

Art. 12. Las reformas que introduzcan los constructores nacionales en buques, equipos pro-

pulsores o artefactos que impliquen aumento de tonelaje, velocidad, fuerza ascensional en diques y potencia de remolcadores, darán derecho al abono de las primas en la proporción de dicho aumento, y según la clase que corresponda; si la reforma sufrida por un buque consiste en el cambio de su equipo propulsor y éste reúne las condiciones que señalan los dos últimos párrafos del artículo 3.º, percibirá el constructor la prima que en los mismos se señala.

Art. 13. Cuando la producción nacional de motores no sea suficiente para suministrar los necesarios a los buques en construcción y por dicha causa haya de retrasarse la entrega del barco en un plazo superior a la mitad del tiempo que figure en el contrato, podrá el Ministro de Industria y Comercio, previo informe del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, autorizar la importación de motores, siempre que se trate de aparatos de más de trescientos caballos de potencia, sin que en este caso pierda el buque su condición de construcción nacional a los efectos que determina el Decreto-Ley de 20 de agosto de 1925, en sus artículos 2.º y 3.º

Art. 14. Cuando como consecuencia del obligado informe del Estado Mayor de la Armada, sea necesario hacer alguna modificación en el proyecto para las características por aquél fijadas, la diferencia de precio, si existiere, se compensará por medio de primas especiales, que deberán ser acordadas en cada caso, o se incluirá en el Presupuesto del Ministerio de Marina, el cual regulará las formas de comprobar la ejecución de las obras, así como la de efectuar la liquidación de las que hubiesen de abonarse con cargo a su Presupuesto. El Gobierno será el encargado de optar por uno u otro sistema, previo informe del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas.

CAPITULO III

Del procedimiento, liquidación y pago de las primas a la construcción naval.

Art. 15. Los constructores navales que aspiren a percibir primas a la construcción, al solicitar el permiso para dar principio a ellas, cursarán, por conducto de la Autoridad local de Marina, escrito dirigido al Subsecretario de la Marina Mercante, en el que hará constar el naviero para el que se construirá el buque, nombre de éste o, en su defecto, el número del Astillero que le corresponde y si la prima ha de percibirse por plazos o en su totalidad al finalizar la construcción.

En el mencionado escrito figurarán las características generales incluido tonelaje total de arqueo y velocidad previstos; y se acompañará proyecto,

por triplicado, del buque a construir, compuesto de los siguientes documentos:

- a) Disposición general (perfil y cubierta).
- b) Cuaderna maestra.
- c) Planos de formas.
- d) Cuadro de pesos con su coordinación de C. de G. repartido, por lo menos, en los grupos siguientes:
 - Buque en rosca.
 - Tripulación y efectos.
 - Pasajeros y bagaje.
 - Viveres.
 - Combustibles.
 - Agua de alimentación.
 - Agua dulce y salada.
 - Agua de lastre.
 - Carga útil.
 - Aceite, gasolina, carbón para cocina y otros consumos.

e) Especificación completa de casco y máquinas, en la que conste si éstas son de construcción nacional. Si el buque está dotado de instalaciones de refrigeración, se hará constar el tonelaje de arqueo de las bodegas y entrepuentes refrigerados.

f) Curvas hidrostáticas.

g) Presupuesto.

Art. 16. La Subsecretaría de la Marina Mercante, recibido que sea el escrito a que se refiere el anterior artículo, remitirá al Estado Mayor de la Armada un ejemplar de dichos documentos y planos con el fin de que emita su informe en relación con la utilización del proyectado buque en orden a la defensa nacional; devolviéndolo, en el plazo de un mes, conformándose con el proyecto o haciendo las observaciones que estime pertinentes.

Art. 17. La Subsecretaría de la Marina Mercante, recibido el informe del Estado Mayor de la Armada, lo unirá al suyo y comunicará al constructor naval, bien la total aprobación del proyecto, o las observaciones o propuestas de modificaciones que uno y otro organismo hayan formulado, quedando encargado el Ingeniero Inspector de Buques de la provincia de inspeccionar las obras, sin perjuicio de las facultades que al Ministerio de Marina correspondan privativamente en esta materia.

Art. 18. La base para la liquidación de las primas y sus bonificaciones, será:

- a) Tonelaje total de arqueo.
- b) Velocidad.
- c) Fuerza ascensional, caso de tratarse de diques flotantes.
- d) Potencia indicada, en caso de remolcadores.
- e) Tonelaje de arqueo de bodegas y entrepuentes cuando tengan instalación frigorífica.
- f) Potencia del aparato motor.

Art. 19. El tonelaje total de arqueo será el que conste en el documento de arqueo, aprobado por la Inspección General de Buques.

Art. 20. La velocidad será obtenida en pruebas

hallándose el buque a media carga, y con arreglo a lo que se determina en los dos artículos siguientes.

Art. 21. Se entenderá que un buque está a "media carga", a los efectos de las pruebas de velocidad, cuando el peso muerto del mismo sea el correspondiente a una línea de calado medio entre la línea de calado en lastre y la de máxima carga, señaladas en el casco con arreglo a la curva de desplazamiento.

Art. 22. Las pruebas de velocidad tendrán lugar ante una Comisión compuesta por un Delegado y un Ingeniero Naval, nombrados por el Subsecretario de la Marina Mercante, el Ingeniero Inspector de Buques y el propietario del buque, o su representante, auxiliados por el personal que sea necesario.

Las pruebas de velocidad se realizarán con arreglo a las normas señaladas en el anexo.

El mismo día en que tengan lugar las pruebas de velocidad, se verificarán las de consumo durante cuatro horas.

Del resultado de estas pruebas se extenderá un acta por triplicado, en la que conste detalladamente las circunstancias en que se desarrollaron los ensayos, acta que se remitirá a la Subsecretaría de la Marina Mercante para su examen y aprobación. Aprobada que sea, se devolverán dos ejemplares a la Comandancia de Marina, uno para entregar al constructor y otro para constancia en el expediente de construcción del buque.

Art. 23. La potencia desarrollada durante la prueba y la velocidad obtenida, no deberán lograrse más que con el empleo de instalaciones permanentes destinadas a ser utilizadas en el servicio ordinario, con exclusión de todo procedimiento que tenga por objeto producir un aumento momentáneo y anormal de la potencia del aparato motor.

Art. 24. En caso de avería durante las pruebas, si la avería puede ser reparada rápidamente, para que la prueba pueda continuar, se proseguirá ésta en el mismo día. Caso contrario, se empezará de nuevo cuando la reparación esté terminada.

Art. 25. Cuando en la prueba no se obtenga la velocidad fijada en el contrato o señalada en el escrito de que trata el artículo 15, podrá, a solicitud del constructor o naviero, verificarse una segunda y última prueba, pudiendo, en este caso, el constructor hacer en el aparato motor las modificaciones que estime necesarias, con la obligación de comunicarlas al Presidente de la Comisión de pruebas antes de dar éstas comienzo.

Art. 26. El constructor facilitará el personal auxiliar que necesite la Comisión para el desempeño de su labor.

Art. 27. Todos los gastos, así de personal como de material necesario para las pruebas, serán de cuenta del constructor.

Art. 28. A los efectos de percibir las primas correspondientes a equipos propulsores de construcción nacional, se entenderá por potencia de los mismos, la siguiente:

a) En motores de explosión o de combustión, la

efectiva medida al freno, en pruebas, por lo menos, de cuatro horas.

b) En turbinas, la determinada con torsiómetro.

c) En máquinas alternativas de vapor, la determinada con un indicador.

d) En la maquinaria turbo-eléctrica o Diesel-eléctrica, la determinada por los motores eléctricos de propulsión.

e) En máquinas alternativas modernas que dispongan de las combinaciones complementarias definidas en el artículo 11, la determinada con torsiómetros.

Las citadas mediciones se harán siempre en presencia del Ingeniero Inspector de Buques de la provincia, expidiéndose un certificado por triplicado del resultado de la medición, uno de cuyos ejemplares se entregará al constructor, otro se unirá al expediente de construcción del buque y el tercero se remitirá a la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Art. 29. La bonificación por bodegas y entrepuentes con instalaciones de refrigeración se aplicará sobre el volumen total de las citadas bodegas o entrepuentes, no descontándose, por tanto, el volumen ocupado por las instalaciones.

Art. 30. Se considerarán como bodegas o entrepuentes refrigerados a aquéllos que dispongan de instalaciones de refrigeración adecuada a la clase de mercancías que han de transportarse en los buques y al servicio a que éstos han de destinarse.

Art. 31. Cuando el constructor de un buque o artefacto naval, para navegar con motor propio, de arqueo total superior a 500 toneladas, desee percibir la prima a plazos, se dividirá la obra total en las cinco partes siguientes:

1.^a Enramadas las dos terceras partes de las cuernas donde no lo impidan obras posteriores o trabajo equivalente en valor, verificado en otras partes.

2.^a Presentado un tercio del forro exterior y un tercio de las cubiertas.

3.^a Ejecutadas las principales piezas fundidas de las máquinas y montándose las calderas a bordo o en el taller, o recibidas sólo éstas, ya terminadas, en el astillero.

En el caso de motores de combustión interna, cuando estén fundidas las bancadas y los cilindros y forjados los cigüeñales, o cuando esté probado el motor en el taller del fabricante.

4.^a Después del lanzamiento del buque.

5.^a Después de las pruebas del buque.

La prima total que ha de dividirse en las cinco partes antes mencionadas, será la suma señalada en los artículos séptimo y octavo de este Reglamento; es decir, que se englobarán en una sola cifra todas las primas que puedan recibir los buques por diferentes conceptos.

Art. 32. El tonelaje por el que hayan de abonarse los cuatro primeros plazos de la prima será el que se deduzca provisionalmente de los planos del buque; y la velocidad, también provisional, la prevista en el proyecto del buque.

Art. 33. Al liquidar el quinto plazo, después de obtenido el tonelaje total definitivo y la velocidad dada en las pruebas, se rectificarán, si hubiese lugar a ello, las cantidades abonadas en los cuatro primeros plazos.

Por la Inspección General de Buques y Construcción Naval se llevará un libro especial en el que, con el suficiente detalle, se identifique cada buque de los que hayan de devengar primas y en el que se anoten las justificadas y las percibidas, para que en todo momento pueda conocerse el estado de la liquidación de la unidad.

Art. 34. La liquidación de las primas a la construcción se verificará por la Inspección General de Buques y Construcción Naval, siendo condición indispensable para ello que por el constructor se presenten los siguientes documentos:

a) Los que acrediten su personalidad y la justificación de figurar en el Registro de Construcciones Navales.

b) Certificado de la fecha de comienzo y terminación del buque o artefacto naval, o de la ejecución de cualquiera de las partes del mismo, especificadas en el artículo 31 como necesarias para el cobro de los plazos correspondientes de la prima, expedido por el Ingeniero Inspector de Buques de la provincia, con el conforme de la Autoridad de Marina.

c) Certificación del Ingeniero Inspector con el conforme de la Autoridad de Marina que acredite que el buque o artefacto naval se construye en astillero nacional; clase de material empleado, clase de buque o artefacto; si tiene o no propulsión mecánica; tonelaje de arqueado total y justificación de aptitud para el servicio a que se le destina; así como la parte ejecutada para el abono del plazo que corresponda.

d) Certificado de construcción nacional de las máquinas, calderas o motores, expedidos por la Autoridad local de Marina.

e) Acta de las pruebas de velocidad, consumo e instalaciones de refrigeración.

f) Certificado de potencia del equipo propulsor, expedido por el Ingeniero Inspector de Buques.

g) Certificado de arqueado de bodegas o entrepuentes refrigerados.

h) Certificado expedido, en su caso, por el Secretario de la Institución benéfica que sostenga, visado por el Presidente de la misma, con arreglo a los Estatutos que deben constar en la Subsecretaría de la Marina Mercante, y en caso contrario, una declaración negativa del constructor a los efectos del párrafo siguiente.

Caso de no sostener ninguna asociación, se retendrá a los constructores el dos por ciento de las primas para ingresarlo en el Instituto Nacional de Previsión, en beneficio del subsidio a la vejez del personal del astillero.

i) Certificado del constructor, haciendo constar el

número de alumnos que practiquen en él, así como el número de operarios.

Art. 35. Autorizado el Banco de Crédito Industrial por Real Decreto de 7 de diciembre de 1925 para facilitar anticipos sobre primas a la construcción naval, el Inspector General de Buques y Construcción Naval, con el visto bueno del Subsecretario de la Marina Mercante, expedirá, a instancia de los interesados, certificaciones justificativas de sus derechos de acreedores del Estado, basadas en la documentación de que trata el artículo anterior.

Los tenedores de dichas certificaciones que deseen negociarlas en el Banco de Crédito Industrial las endosarán a favor de éste, el cual las presentará en la Intervención de la Ordenación General de Pagos, consignando en el certificado su solicitud de toma de razón y que acepta el endoso con todas las consecuencias que el Código de Comercio determina, dando, previamente, noticia a la Intervención Central de las firmas y sellos que ha de utilizar para la debida comprobación de legitimidad; por cuyo Centro serán diligenciadas con la fórmula: "Tomada razón de este endoso a los efectos de que en su día satisfaga la obligación al Banco de Crédito Industrial". De tal diligencia tomará nota en un libro-registro que a este efecto llevará dicha oficina con el detalle de acreedores, concepto e importe.

Toda obligación objeto de tal endoso ha de ser librada precisamente por la Ordenación de Pagos y, a tal fin, de cuantos endosos se tome razón en la Intervención de la expresada Ordenación, se dará noticia a la Oficina liquidadora para que al practicar la del servicio objeto del endoso estampe una nota que indique que su importe ha de ser librado por la Ordenación General a favor del referido Banco.

La liquidación del servicio habrá de formalizarse siempre a nombre del acreedor directo del Estado, entendiéndose que la toma de razón de tales endosos supone que todos los derechos que por el título endosado se reconozcan al acreedor directo se entenderán reconocidos al Banco de Crédito Industrial en iguales condiciones que al referido acreedor le fueran reconocidas.

Art. 36. Hecha la liquidación de que trata el artículo 34, pasará el expediente a la Sección económico-administrativa para su informe y reserva de crédito, cursándose después a la Intervención General del Estado, procediéndose a continuación a dictar la oportuna disposición ministerial ordenando el abono.

Art. 37. Cuando el importe de las primas devenidas durante el año sobrepasara la cifra consignada en presupuesto para esta atención, se abonará el exceso con cargo a la consignación del ejercicio siguiente, de no decretar el Gobierno el aumento de dicha consignación para atender al importe total de las mencionadas primas; abonándose por orden de presentación de los documentos en la Oficina liquidadora, debiendo darse preferencia en igualdad de circunstancias a la fecha de inicio de la construcción.

De existir remanente, no se acumulará a la cantidad a fijar en el presupuesto siguiente.

Art. 38. Los distintos plazos de las primas se irán abonando previos los trámites que señalan los artículos 32 y siguientes, mientras exista remanente en el presupuesto, y en otro caso, tan pronto se consigne crédito en el siguiente ejercicio.

Una vez cobrado el primer plazo, para hacer efectivos los restantes, bastará el justificante de derecho al mismo, expedido por la Inspección General de Buques y Construcción Naval.

Art. 39. El expediente completo para el percibo de la prima total o de cualquiera de los plazos de la misma, deberá quedar tramitado en un plazo que no excederá de tres meses, a contar desde la fecha en que se presente completa la documentación que expresa el artículo 34.

Art. 40. Los constructores navales comunicarán a la Subsecretaría de la Marina Mercante, antes del primero de julio de cada año, las cantidades que por primas a la construcción tendrán devengadas en el año siguiente, con el fin de consignar en el presupuesto del Ministerio de Industria y Comercio la cantidad necesaria para dicha atención, a tenor de lo preceptuado en el primer párrafo del artículo sexto de la Ley de 7 de mayo de 1942.

CAPITULO IV

De la construcción de buques para servir provisionalmente líneas de comunicaciones transoceánicas.

Art. 41. Con arreglo a lo preceptuado en el párrafo tercero del artículo tercero de la Ley de 5 de mayo de 1941, los navieros que en la actualidad tienen establecidas provisionalmente líneas de comunicaciones transoceánicas y para mantenerlas se acogieron a la Ley de 5 de abril de 1940, formularán ante la Subsecretaría de la Marina Mercante propuesta del número de buques que necesitarán construir para servir las definitivamente; en la inteligencia de que en los pliegos del concurso para la adjudicación definitiva de dichas líneas figurará como condición indispensable el que el concesionario se haga cargo de las nuevas unidades en construcción.

La propuesta comprenderá:

A) Número de buques y sus características.

- a) Tonelaje total de arqueo.
- b) Desplazamiento máximo.
- c) Peso muerto.
- d) Eslora, manga, puntal y calado máximo.
- e) Tipo de máquinas.
- f) Tipo de calderas.
- g) Potencia.
- h) Número de ejes.
- i) Revoluciones de las hélices.
- j) Velocidad en pruebas.
- k) Velocidad de servicio.
- l) Dotación.

- m) Número de pasajeros de las distintas clases.
- n) Capacidad de combustible.
- o) Agua de alimentación.
- p) Agua dulce.
- q) Capacidad de carga.
- r) Clase de combustible usado por las máquinas principales y auxiliares.
- s) Consumo total a los diferentes regímenes.
- B) Estudio sobre resultados económicos.

Gastos.

- a) Combustible.
- b) Dotación (nómina y manutención).
- c) Reparaciones y entretenimiento.
- d) Gastos de puerto.
- e) Gastos ocasionados por el pasaje en el mar y en puerto.
- f) Gastos de carga, descarga, estiba y desestiba.
- g) Seguros.
- h) Amortización.
- i) Impuestos a cargo del naviero.
- j) Gastos generales de Administración.
- k) Cargas sociales establecidas por la vigente legislación con carácter obligatorio.

Ingresos.

- a) Pasaje.
- b) Carga.
- c) Subvención.
- d) Cualquier otro que provenga de la explotación comercial y de intereses o depósitos de cuentas de fondos de renovación de la flota y del de reserva, si existe.

C) Subvención por tonelada-milla que se solicita.

Art. 42. Para la fijación de los ingresos por tráfico se acompañarán estadísticas de carga y pasaje en los años 1926 a 1935, ambos inclusive, tarifas de fletes y pasaje.

Art. 43. Para la determinación de la subvención por milla se tomará como base las distancias directas de puerto a puerto.

Art. 44. Para dar cumplimiento de lo dispuesto en el artículo noveno de este Reglamento en los proyectos de las líneas transoceánicas, cuyo establecimiento pueda influir en el prestigio político de la nación, deberá ser oído el Consejo de la Hispanidad en relación con las funciones al mismo encomendadas por el artículo 25 de su Reglamento rector.

Asimismo se dará audiencia a la Dirección General de Marruecos y Colonias, cuando afecten a nuestras comunicaciones coloniales, y a la Inspección de Emigración, en lo que con ésta se relacione.

CAPITULO V

De la revisión de primas a la construcción.

Art. 45. Los tipos de primas y sus bonificaciones serán revisables cada tres años por el Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, rectificándose en su cuantía, en proporción adecuada a las modificaciones de los derechos arancelarios, fluctuaciones de la moneda, impuestos a la importación de buques y artefactos navales o de materiales necesarios para la construcción y armamento en España de dichos buques y artefactos.

Le corresponderá igualmente informar al Gobierno sobre los extremos siguientes:

a) Revisión de las escalas graduadas de devolución de primas exigibles a los buques de construcción nacional que se enajenen al Extranjero.

b) Revisión de derechos arancelarios a la importación de buques extranjeros.

Art. 46. La alteración de los tipos de primas, cuando proceda, será acordado por el Gobierno, previa propuesta del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas.

CAPITULO VI

Devolución de las primas a la construcción.

Art. 47. Cuando no se halle prohibida la venta de buques al Extranjero, podrá autorizarse por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Industria y Comercio, que oirá previamente al Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, la exportación de los construídos en Astilleros nacionales, con abonos de primas.

Si la construcción de buques para su inmediata exportación, de que trata el artículo 10, no estuviese permitida, la autorización de venta a que se refiere el párrafo anterior lleva aparejada la obligación por parte del propietario de reintegrar al Tesoro, con aplicación al concepto "Construcción naval", un tanto por ciento de las primas percibidas por su construcción, con arreglo a la siguiente escala, y el interés legal de dicha cantidad, desde la fecha del percibo de la prima hasta la de venta del buque al Extranjero; lo que se justificará mediante la presentación en la Subsecretaría de la Marina Mercante de la Carta de Pago correspondiente.

Buques de menos de dos años de vida, 100 por 100.

Buques de más de dos años y menos de cinco, 50 por 100.

Buques de más de cinco años y menos de ocho, 40 por 100.

Buques de más de ocho años y menos de diez, 30 por 100.

Buques de más de diez años y menos de doce, 20 por 100.

Buques de más de doce años y menos de quince, 10 por 100.

—Estarán exentos de dicha devolución los mayores de quince años de vida.

Art. 48. A los efectos del artículo anterior, se empezará a contar la vida de los buques y artefactos a partir de la fecha de su inscripción en el Registro Marítimo.

CAPITULO VII

De los derechos arancelarios.

Art. 49. Los constructores navales satisfarán los derechos arancelarios correspondientes por los materiales que introduzcan del Extranjero para la construcción, reforma y reparaciones de buques que hagan en sus Astilleros.

Art. 50. Los buques construídos en el Extranjero que se importen de España, continuarán exentos del pago de los derechos arancelarios correspondientes a los diversos materiales que los integran; quedando sólo sujetos al pago de los vigentes en la época en que se efectúe el abanderamiento, con los siguientes recargos:

Buques de menos de dos años de edad, 5 por 100.

Buques de más de dos años y menos de cinco, 15 por 100.

Buques de más de cinco años y menos de ocho, 30 por 100.

Buques de más de ocho años y menos de diez, 50 por 100.

Los buques de nueva construcción abonarán los derechos sin recargo alguno.

Estos recargos serán variables, y susceptibles, por tanto, de aumento o reducción, a juicio del Gobierno, pero siempre en beneficio de la industria nacional.

Continuará prohibida la importación de buques de más de diez años de edad, salvo en los casos especiales que señala la Ley de 5 de abril de 1940; exceptuándose también los dedicados única y exclusivamente a la navegación de recreo.

Art. 51. Para que los buques de procedencia extranjera puedan ser nacionalizados, deberán estar comprendidos en la primera categoría de la entidad nacional dedicada al registro y clasificación de buques, y mientras no exista en España, en la primera clasificación de las siguientes Sociedades: Lloyd's Register, Bureau Veritas, British Corporation, Germanischer Lloyd o alguna otra Sociedad clasificadora de competencia reconocida por el Gobierno.

Art. 52. Los buques españoles que se dediquen normalmente a tráficos con escala en puertos extranjeros podrán efectuar en éstos las reparaciones urgentes a que se vean obligados por causa de fuerza mayor, y cuya ejecución sea de imprescindible necesidad para la seguridad del buque y su navegación; debiendo el Capitán dar cuenta de las obras y su cuantía, justificando su necesidad a la Autoridad de Marina del primer puerto nacional a que arribe, quien ordenará el reconocimiento de dichas obras, ex-

pidiéndole, en su caso, el oportuno certificado que les exima del pago de los derechos arancelarios correspondientes a los materiales empleados en las obras.

CAPITULO VIII

De la construcción de buques para el Extranjero acogidos al régimen de primas.

Art. 53. Cuando los constructores nacionales deseen construir buques para su inmediata exportación, acogiéndose a la prima que señala el artículo 10, solicitarán permiso, para dar comienzo a la construcción, del Ministerio de Industria y Comercio, quien, oyendo al Ministerio de Asuntos Exteriores y a la Comisión Permanente del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, podrá acceder a lo solicitado, siempre que la construcción de los citados buques no vaya en perjuicio de la de los nacionales, disfrutando de una prima de construcción igual a la consignada en el capítulo segundo, siendo de aplicación para la liquidación y abono de dichas primas lo preceptuado en el capítulo III.

Art. 54. Sin perjuicio del permiso de que trata el artículo 53, cumplimentarán los constructores navales lo dispuesto en el 15 para las construcciones en general.

CAPITULO IX

De los préstamos a los constructores navales.

Art. 55. Reconocidos por el artículo 8.º de la Ley de 5 de mayo de 1941, a favor de los constructores navales, los beneficios de la Ley de Crédito Naval, será necesario para acogerse a los mismos el cumplimiento de las condiciones siguientes:

a) Que se efectúen ampliaciones, modernizaciones o perfeccionamientos en las instalaciones de sus Astilleros, Factorías o Establecimientos que sean de aplicación directa a la construcción naval, que representen en total una cantidad igual o superior al 20 por 100 de la valoración de las mismas. Esta valoración se determinará con los datos que arroje el balance correspondiente al ejercicio inmediatamente anterior a la publicación de este Reglamento. El proyecto de las citadas ampliaciones, modernizaciones o perfeccionamientos deberá ser aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

b) Que las referidas ampliaciones, modernizaciones o perfeccionamientos sean ejecutados en un plazo máximo de cinco años, a partir de la fecha de la aprobación del proyecto.

c) Que los Astilleros tuviesen al empezar a regir la Ley de 5 de mayo de 1941, como mínimo, 150 obreros.

Art. 56. Será condición indispensable incluir entre las mejoras o ampliaciones que se efectúen como consecuencia de lo determinado en este capítulo, si

por alguna circunstancia no estuviesen ya efectuadas, las siguientes:

a) Escuela de aprendices capaz para un número de éstos no inferior al 5 por 100 de sus operarios, y enseñanza para personal especializado.

b) Instalaciones de carácter social (bibliotecas, comedores, cocinas y cuartos de aseo), que se ajustarán a las disposiciones vigentes.

Ultimado el expediente, deberá ser sometido a la aprobación del Ministerio de Industria y Comercio.

Art. 57. La cuantía de los préstamos concedidos por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional no podrá exceder del 60 por 100 del importe total de las ampliaciones, modernizaciones o perfeccionamientos, cuando éstas sean ofrecidas en garantía, estimándose como valor de las mismas el que se fije por el Inspector técnico que al efecto nombre la Subsecretaría de la Marina Mercante. Podrá llegar, sin embargo, el préstamo al 100 por 100 de dichas ampliaciones mediante garantía complementaria o total separada, que también consista en hipoteca sobre el resto del Astillero, Factoría o Establecimiento o sobre otros valores.

En ningún caso podrá exceder el préstamo del 60 por 100 del valor de la total garantía.

Art. 58. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, la cuantía de los préstamos podrá llegar al 80 por 100 del valor de las ampliaciones o mejoras, o del valor de la garantía ofrecida, cuando, a juicio del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, previos los informes que el mismo estime necesarios, concurren en el prestatario las características de honorabilidad y confianza, basadas en la competencia y en el trabajo, que establece el capítulo IX, párrafo segundo, del Fuero del Trabajo.

Art. 59. El interés de los préstamos otorgados como consecuencia de los anteriores artículos será el señalado en el artículo 16 del Reglamento para la aplicación de la Ley del Crédito Naval. De acuerdo con lo regulado en el artículo 18 del propio Reglamento, los préstamos se amortizarán en los plazos que para cada caso fije el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Naval, sin que nunca el mismo pueda exceder de veinte años.

Art. 60. En las operaciones de crédito naval, efectuadas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo octavo de la Ley de 5 de mayo de 1941, y hasta el importe máximo de sesenta millones de pesetas en un plazo de seis años. Los constructores navales disfrutarán, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Crédito Naval, de los beneficios regulados en el artículo quinto de la propia Ley.

A los efectos prevenidos en el párrafo anterior, el Ministerio de Hacienda, de acuerdo con el artículo 17 del Reglamento de 15 de marzo de 1940, consignará en los seis primeros años de vigencia de este precepto la cantidad necesaria para satisfacer los intereses de los préstamos acogidos a los beneficios señalados.

Si algún año no se hiciese uso de la totalidad de lo consignado, el ramanente se acumulará a la cantidad presupuesta para el año siguiente. Anualmente el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, de acuerdo con lo regulado en el citado artículo 17 del Reglamento de 15 de marzo de 1940, rendirá cuentas al Ministerio de Hacienda de las cantidades percibidas en este concepto, y al final de los seis años fijará, con arreglo a los préstamos concedidos durante el período y sus clases, la cantidad que habrá de consignar el Ministerio de Hacienda en los años siguientes a que se pueda extender en el período de amortización de los préstamos.

Art. 61. La garantía de los préstamos de que tratan los artículos anteriores será la correspondiente a sus ampliaciones o mejoras, y como garantía suplementaria, las ofrecidas por las instalaciones existentes o las que acepte el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, a propuesta de los beneficiarios, y previo informe del Ministerio de Industria y Comercio.

En todo caso, las hipotecas que garanticen los préstamos otorgados gozarán de preferencia, con independencia de cualquier otra carga que pudiera existir, de acuerdo con lo regulado en el artículo primero de la Ley de 26 de septiembre de 1941; debiendo los préstamos ser asegurados con pólizas que cubran todos los riesgos.

Art. 62. En las pólizas de seguro, a que se refiere el anterior artículo, se pactará que mientras esté vigente el préstamo no se abonará cantidad alguna por la Compañía aseguradora sin el consentimiento del Instituto, el cual, de ocurrir el siniestro, quedará automáticamente subrogado en los derechos del asegurado por una cantidad igual al importe del débito de éste no amortizado.

Art. 63. Los plazos de los préstamos se escalanarán en la siguiente forma:

1.^a Una tercera parte del importe del préstamo, cuando el valor de los materiales acopiados y pagados alcance la tercera parte del valor total de los necesarios con arreglo al presupuesto, lo que se justificará mediante certificado, expedido por el Inspector técnico, designado al efecto por la Subsecretaría de la Marina Mercante, siempre que, además, previamente se haya presentado debidamente inscrita la primera copia de la escritura de constitución de hipoteca.

2.^a Otra tercera parte del importe del préstamo, cuando el valor de la obra ejecutada alcance la tercera parte del valor total presupuestado, justificándose en la forma determinada en el apartado anterior.

3.^a La tercera parte restante cuando el valor de la obra ejecutada o acopiada llegue a los dos tercios del total.

Art. 64. Los constructores navales que deseen acogerse a los beneficios del presente capítulo, habrán de solicitarlo en un plazo máximo de un año, contado a partir de la publicación de este Regla-

mento en el *Boletín Oficial del Estado*, en instancia, dirigida al Director del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, en la que harán constar las razones en que fundan su petición, condiciones del préstamo que solicitan y garantías que ofrecen, acompañándolas de Memoria, planos y presupuesto, y de otra solicitud, dirigida al Ministerio de Industria y Comercio, solicitando la previa autorización de éste.

Art. 65. Las instancias y documentos a que se refiere el artículo anterior, deberán presentarse en la Subsecretaría de la Marina Mercante, la que, previo el informe de la Inspección de Buques y Construcción Naval Mercante, y dictamen de la Comisión Permanente del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, las cursará al Instituto para su resolución.

Art. 66. Acordado por el Instituto la concesión solicitada, se procederá en la forma que determina el artículo 33 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Crédito Naval.

Art. 67. Por el Ministerio de Industria y Comercio se tomarán las medidas oportunas para facilitar la rápida ejecución de las obras que disfruten de los beneficios del presente capítulo, incluyendo las adquisiciones de maquinaria que figuran en el proyecto aprobado, dándose preferencia para reservar parte de las divisas producidas por nuestra Flota comercial para destinarlas al pago de la maquinaria o elementos que hayan de importar, conforme ordena el artículo octavo de la citada Ley de 5 de mayo de 1941.

Art. 68. Las mencionadas obras de ampliación o mejora serán inspeccionadas por los funcionarios técnicos competentes de la Subsecretaría de la Marina Mercante para comprobar que se atiende a los proyectos presentados, así como para recibir las obras a su terminación.

Art. 69. El Ministerio de Hacienda, de acuerdo con el de Industria y Comercio, determinará las cantidades anualmente destinadas a las atenciones de carácter económico, a que se refiere el presente Reglamento.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1.^a Las modificaciones introducidas por la Ley de 5 de mayo serán de aplicación:

1.^o A los buques que se construyan durante su vigencia.

2.^o A los buques que, contratada su construcción con posterioridad al 30 de marzo de 1939, queden terminados con posterioridad a la fecha de la promulgación de la misma.

3.^o A los que hubieren dado comienzo a su construcción seis meses antes de las modificaciones que sobre primas se acuerden, como consecuencia de la revisión ordenada en el artículo 7.^o de la Ley o por ordenarse la suspensión o derogación de la misma.

2.^a Por el Ministerio de Industria y Comercio,

oyendo a la Comisión Permanente del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas y, en su caso, a los Departamentos ministeriales interesados, se resolverán las dudas que puedan surgir en la aplicación de este Reglamento.

A N E X O

Las pruebas de velocidad se realizarán efectuando el buques de tres a seis corridas paralelamente a una base medida y alternativamente en un sentido y en el opuesto, de modo que se llegue a conseguir, por lo menos, tres corridas consecutivas correctas.

El avance medio ficticio por vuelta se encontrará así:

$$A = \frac{V_1 + 2V_2 + \dots + 2V_n - 1 + V_n}{N_1 + 2N_2 + \dots + 1N_n - 1 + N_n} \text{ (con seis decimales)}$$

siendo n el número de corridas efectuadas en la prueba y N_1, N_2, \dots, N_n , las revoluciones obtenidas en el contador por cada corrida, o la media aritmética de ellas en los contadores de los dos o más ejes del buque, que se afectarán siempre en igual coeficiente que el que tenga la velocidad correspondiente con el número de revoluciones N durante el ensayo, o sea la media aritmética de las revoluciones de caja eje, se obtendrá la velocidad media en ruta libre, que servirá de base para la bonificación de primas: $V = A \times N$. De un modo general se tendrá en cuenta que los ensayos de velocidad de-

ben verificarse con buen tiempo para reducir en lo posible la influencia del viento y de las olas, y en las horas correspondientes a la media marea, con objeto de disminuir la importancia de las corrientes, anotando cuidadosamente en los estados de pruebas las diversas causas que hayan podido influir en los resultados obtenidos (limpieza de fondos, fuerza y dirección del viento y de las corrientes, visibilidad de las enfilaciones, estabilidad del rumbo, etc.). Con objeto de reducir los errores de observaciones y mediciones, participarán en los ensayos personal experto; se comprobarán cuidadosamente los diversos aparatos de medida antes de cada prueba, y se establecerá un convenio sencillo y preciso, relativo a señales preventivas y ejecutivas con los timbres y telégrafos.

Antes de comenzar las corridas del ensayo, se efectuarán una o dos preliminares para fijar rumbos y ángulos de timón.

Cuando alguna corrida deba ser eliminada como anormal por una causa accidental cualquiera, se tendrá en cuenta al hallar el valor de V que las velocidades correspondientes a los recorridos anterior y posterior del que resultó erróneo, se afectarán solamente del coeficiente uno, modificando el divisor en consecuencia. Así, si en seis corridas efectuadas la cuarta es incorrecta,

$$V = \frac{V_1 + 2V_2 + V_3 + V_5 + V_6}{6}$$

Los resultados que han obtenido en la
última sesión de la Comisión de
Economía y Hacienda, en la que se
ha tratado de la reforma del
sistema de recaudación de los
tributos, han sido muy satisfactorios.
En esta sesión se han aprobado
los proyectos de ley que modifican
el sistema de recaudación de los
tributos, y se han acordado
las medidas necesarias para la
implementación de la reforma.

Los resultados que han obtenido en la
última sesión de la Comisión de
Economía y Hacienda, en la que se
ha tratado de la reforma del
sistema de recaudación de los
tributos, han sido muy satisfactorios.

Los resultados que han obtenido en la
última sesión de la Comisión de
Economía y Hacienda, en la que se
ha tratado de la reforma del
sistema de recaudación de los
tributos, han sido muy satisfactorios.

Los resultados que han obtenido en la
última sesión de la Comisión de
Economía y Hacienda, en la que se
ha tratado de la reforma del
sistema de recaudación de los
tributos, han sido muy satisfactorios.



DIARIO OFICIAL

DEL MINISTERIO DE MARINA

REGLAMENTO ORGANICO

del Consejo Ordenador de la Marina Mercante
e Industrias Marítimas



Reglamento Orgánico del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas

CAPITULO PRIMERO

Constitución, organización y atribuciones del Consejo.

Artículo 1.º El Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, creado por Decreto de 25 de octubre último, estará constituido por un Presidente, dieciséis Vocales y un Secretario, en la forma que determina el artículo 2.º del mencionado Decreto.

Art. 2.º Los Vocales del Consejo serán natos, representantes de los Ministerios y electivos. Tendrán el carácter de natos los que señalan los apartados *d)*, *f)* y *k)* del artículo 2.º del Decreto; poseerán la condición de representantes de los Ministerios los que determinan los apartados *a)*, *b)* y *c)*, y el de electivos, los comprendidos en los demás apartados.

Art. 3.º Todos los Vocales serán nombrados por el Ministro de Industria y Comercio. Los que se mencionan en los apartados *a)*, *c)* y *b)* del artículo 2.º del Decreto antes citado lo serán a propuesta de los Ministerios de Marina, Trabajo y Dirección General de Comercio y Política Arancelaria, y los comprendidos en los *g)*, *h)*, *i)* y *j)*, por elección en terna propuesta por los respectivos Sindicatos.

A cada uno de los Vocales de los apartados *g)* y *h)* del artículo 2.º antes mencionado que residan en el litoral se les designará un suplente, que sustituirá al propietario en caso de imposibilidad de éste de concurrir a las sesiones del Consejo.

Art. 4.º Las funciones del Consejo son las señaladas en el Decreto de su creación, repartidas en las tres clases siguientes: de iniciativa, consultivas e informativas. En virtud de las primeras, podrá dirigirse al Gobierno, por conducto del Ministro del Ramo, proponiendo las medidas que crea convenientes en beneficio de la Marina Mercante e Industrias Marítimas. Serán consultivas en todo aquello a que alcance su competencia y le someta a estudio el Gobierno y el Ministro de que dependen. Serán in-

formativas en el doble aspecto, tanto de emitir opinión sobre asuntos que se acuerde someter al Consejo como de proporcionar cuantos datos pueda facilitar el más perfecto conocimiento de las materias que afectan a la Marina Mercante e Industrias Marítimas.

Art. 5.º Las atribuciones del Consejo serán:

a) Empezar el estudio de las cuestiones que afecten a los problemas marítimos nacionales, formulando conclusiones de tipo concreto y proponiendo los proyectos legislativos que contribuyan a su mejor solución.

b) Elaborar los proyectos legislativos conducentes a la ordenación de la vida marítima nacional y sistematizar la dispersa legislación marítima, agrupando en una serie de Reglamentos las múltiples disposiciones existentes que faciliten su conocimiento, imprimiendo segura marcha en los servicios por la exacta aplicación de los proyectos jurídicos vigentes.

c) Promover y fomentar en la Nación el desarrollo de una conciencia marítima, poniéndose en contacto, a dicho efecto, con los demás organismos públicos que se proponen la misma finalidad.

d) Informar al Gobierno en los asuntos que le encomienda el Decreto de su creación en aquellos en que sea preceptivo tal trámite, en los que deban pasar al Consejo de Estado y en todos los demás que lo juzgue conveniente el Ministro del Ramo o el Subsecretario de la Marina Mercante.

e) También serán de su competencia las facultades que en lo sucesivo le confieran las disposiciones que dicte el Ministerio de Industria y Comercio en orden a la Marina Mercante e Industrias Marítimas, así como las que estaban atribuidas al Instituto de Protección a la Marina Mercante y al Consejo Superior de Servicios Marítimos.

Art. 6.º El Consejo podrá hacer uso de las atribuciones que le confiere el artículo 3.º del Decreto que lo creó, así como designar comisiones especiales y ponencias integradas por sus miembros y personas a que hace referencia el mencionado artículo.

Art. 7.º El Consejo deliberará en Pleno o por medio de su Comisión permanente, constituida en la forma que determina el artículo 4.º del Decreto antes citado.

CAPITULO II

Del modo de funcionar el Consejo.

Art. 8.º En todos los asuntos sometidos a estudio del Pleno o de la Comisión permanente será base de discusión un dictamen que, para el Pleno, será el informe de la Comisión y para ésta el de la Oficina técnica, Consejero o ponencia que se designe.

Art. 9.º Las ponencias terminarán siempre resumiendo el trabajo en conclusiones que puedan ser base de la correspondiente propuesta de resolución administrativa.

Art. 10. Si para el mejor desempeño de su cometido el Pleno o la Comisión permanente estimaran indispensables datos o informes, verbales o escritos, de cualquier Ministerio, organismo, funcionario, persona o entidad, los solicitará en cada caso por el conducto que señala el artículo siguiente.

Art. 11. Los datos o informes de que trata el artículo anterior se interesarán por el Ministerio del Ramo cuando quien haya de facilitarlos sea otro Ministerio o un organismo o funcionario dependiente de Departamento ministerial distinto del de Industria y Comercio y por el Presidente del Consejo o de la Comisión permanente cuando se halle afecto a este Ministerio o se trate de persona, entidad u organismo que no pertenezca a Ministerio determinado.

Art. 12. Por igual conducto que el señalado en el anterior artículo se dará cumplimiento a lo preceptuado en el artículo 3.º y última parte del 4.º del Decreto de creación del Consejo.

Art. 13. Después de informar al Consejo sólo podrán ser oídos los altos Centros consultivos del Estado.

CAPITULO III

Del Pleno del Consejo.

Art. 14. El Consejo se reunirá en Pleno cuando por la índole o número de los asuntos pendientes así lo ordene el Ministro del Ramo o lo acuerde su Presidente y siempre que lo solicite la Comisión permanente, y por lo menos una vez cada cuatrimestre.

Art. 15. Estarán reservadas al Pleno:

a) Las funciones que atribuye al Consejo el artículo 5.º, siempre que se trate de proyectos de Ley o asuntos que deban pasar al Consejo de Estado.

b) Los proyectos de establecimientos de servicios nuevos de carácter comercial o industrial que

afecten a la Marina Mercante o Industrias Marítimas, cuya trascendencia así lo requiera.

c) Informar sobre Tratados de comercio marítimo o de navegación.

d) Informar los proyectos de concurso para la adjudicación de líneas subvencionadas transoceánicas y de soberanía.

e) Estudio y propuesta de líneas regulares de cabotaje y tráfico exterior.

f) La propuesta de resolución de las mociones que fuesen presentadas al Pleno o a la Comisión permanente, siempre que entren dentro de sus facultades.

g) Proponer al Ministro del Ramo todas aquellas medidas necesarias o convenientes para el desarrollo y fomento de la Marina Mercante e Industrias Marítimas.

h) Los asuntos en que la Comisión permanente proponga oír al Pleno.

CAPITULO IV

De la Comisión permanente.

Art. 16. La Comisión permanente se reunirá siempre que haya número suficiente de asuntos que someter a su estudio, a juicio de su Presidente.

Art. 17. Corresponderán a la Comisión permanente las siguientes facultades:

a) Las señaladas en el artículo 5.º, cuando no correspondan al Pleno.

b) Dictaminar en todos los asuntos en que haya de entender el Pleno.

c) Formular propuesta de resolución en las excusas alegadas por navieros y entidades encargadas de servicios de puerto en virtud de lo dispuesto en los artículos 5.º de la Ley de 14 de junio de 1809 y Decreto-Ley de 20 de agosto de 1925.

d) Revisión de derechos arancelarios a la importación de buques extranjeros, de primas a la navegación y construcción naval y sus bonificaciones, de las escalas graduadas de devolución de primas exigibles a los buques de construcción nacional que se enajenen al extranjero, de subvenciones a las líneas de comunicaciones marítimas transoceánicas y de soberanía.

e) Fijación y revisión de itinerarios y tarifas de las líneas subvencionadas, regulares y de cabotaje.

f) Emitir consulta en las dudas que surjan en la aplicación de las Leyes de protección a la Marina Mercante e Industrias Marítimas.

g) Informar y tramitar los expedientes de concesión de préstamos por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, para la construcción y modernización de las Flotas comercial y pesquera y ampliación de las instalaciones de Astilleros y Talleres, a tenor de lo preceptuado en el artículo 10 de la Ley de Crédito Naval, 32 del Reglamento para su aplicación y el 8.º de la Ley sobre primas a la construcción naval.

h) Hacer uso de la facultad que le otorga el artículo 4.º del Decreto de creación del Consejo.

i) El estudio y resolución de los asuntos de régimen interior del Consejo, velando por el exacto cumplimiento de los acuerdos del Pleno y de los propios.

j) La propuesta del personal afecto a la Oficina Técnica.

k) Informar al Ministro en todos los asuntos en que sea preceptivo tal trámite y en todos los demás en que lo juzgue oportuno el Ministro del Ramo o el Subsecretario de la Marina Mercante.

CAPITULO V

Del Presidente del Consejo.

Art. 18. Serán atribuciones del Presidente:

1.ª—Presidir las sesiones del Pleno, dirigir las discusiones y suspenderlas, conceder o negar la palabra, abrir y levantar las sesiones y decidir con su voto los empates.

2.ª—Fijar el orden del día para el Pleno, convocando su reunión.

3.ª—Pedir a los Ministerios, por conducto del de Industria y Comercio, los antecedentes que se estimaren necesarios para el desempeño de los asuntos del Consejo.

4.ª—Solicitar el informe, escrito u oral, de las personas extrañas al Consejo cuyos excepcionales conocimientos sea conveniente utilizar, cuando los asuntos tengan un marcado carácter técnico y puedan influir en el acierto de la propuesta que para resolución de ellos haya de formular el Consejo.

5.ª—Ejercer la superior inspección en el servicio encomendado al Consejo, activando convenientemente el despacho de los asuntos.

6.ª—Firmar las propuestas de resolución del Consejo que se dirijan a la Superioridad, así como los Decretos para informes o ponencias, y autorizar las actas redactadas y firmadas por el Secretario del Consejo.

CAPITULO VI

Del Presidente de la Comisión permanente.

Art. 19. Serán atribuciones del Presidente de la Comisión permanente:

1.ª—Las conferidas al Presidente del Pleno en el artículo 18, en cuanto se refiere a convocar las sesiones, presidirlas, dirigir las discusiones y designar ponencias entre los Consejeros adscritos a la Comisión.

2.ª—Reservarse el derecho de formular por sí cualquier ponencia, bien sea para contribuir al rápido despacho de los asuntos, bien para prestar su cooperación en casos especiales.

3.ª—Delegar la Presidencia en el Vocal Director de la Oficina Técnica.

CAPITULO VII

De los Consejeros.

Art. 20. El cargo de Vocal del Consejo tendrá una duración de cuatro años, renovándose por mitades cada dos años. Sin embargo, la primera renovación, que se hará por sorteo para los Vocales navieros y constructores navales, tendrá lugar a los cuatro años de haberse constituido el Consejo.

Art. 21. En las renovaciones no se tendrá en cuenta, caso de haber ocurrido alguna sustitución, el tiempo que lleve de ejercicio el sustituto, sino el correspondiente al mandato de los Vocales nombrados para la constitución o renovación normal.

Art. 22. Todos los Vocales son reelegibles una o varias veces.

Art. 23. Los Vocales cesarán en sus cargos:

a) Por expiración de su mandato.

b) Por incompatibilidad.

c) Por aceptación de excusa, debidamente justificada.

d) Por perder las condiciones necesarias para el desempeño del cargo.

Art. 24. Los representantes del Estado en el Consejo no podrán cesar en sus cargos más que a propuesta del Ministerio que les haya nombrado o propuesto.

Art. 25. Todo Consejero tendrá derecho a presentar mociones tanto en el Pleno como en la Comisión permanente. Este y aquél, si se trata de cuestiones de su respectiva competencia, podrán o no tomarlas en consideración; tramitándose, en caso afirmativo, en forma análoga a los restantes asuntos de que conozca el Consejo.

Art. 26. Incumbe a los Consejeros:

a) Asistir a las sesiones del Pleno, de la Comisión permanente, si pertenecen a ella, y a las Comisiones extraordinarias o ponencias para las que fueran nombrados.

b) Redactar las ponencias que el Presidente del Consejo o de la Comisión permanente les encargue en los asuntos sometidos a su estudio.

c) Entenderse de oficio o verbalmente con el Presidente del Consejo o de la Comisión permanente.

Art. 27. Los Consejeros podrán formular voto particular cuando no estén conformes con el dictamen aprobado, anunciándolo verbalmente en la correspondiente sesión.

CAPITULO VIII

Del Secretario.

Art. 28. Corresponde al Secretario:

1.º Cuidar del trabajo de preparación de los expedientes que hayan de ser vistos por el Consejo, poniéndolos a la disposición de los Consejeros que deseen examinarlos.

2.º Extender las actas de las sesiones del Pleno y de la Comisión permanente.

3.º Preparar la correspondencia de los Presidentes del Consejo y de la Comisión permanente.

4.º Cuidar del buen régimen de todas las dependencias y en particular del Archivo y Biblioteca.

5.º Citar, de orden del Presidente, para las reuniones del Consejo y preparar el orden del día.

6.º Ejecutar con diligencia el traslado de los informes del Consejo y de su Comisión permanente.

7.º Asistir a las sesiones del Pleno, de la Comisión permanente y a las de las Comisiones o ponencias para las que fuere designado.

8.º Dar cuenta en las sesiones de los asuntos sometidos al Consejo, así como de las comunicaciones sobre las cuales deba recaer acuerdo, dando lectura de aquellas cuyo conocimiento, a juicio del Presidente, sea de particular interés.

9.º Expedir las certificaciones referentes a las actas y documentos a su cargo, por orden, y con el visto bueno del Presidente.

10. Llevar y custodiar los libros siguientes:

a) De registro de entrada y salida de correspondencia.

b) De actas del Pleno.

c) De actas de la Comisión permanente.

d) De actas de las ponencias.

Art. 29. En caso de ausencia, enfermedad u otra causa cualquiera que impida al Secretario asistir a las sesiones, le reemplazará el funcionario de la Oficina Técnica que designe el Presidente del Consejo.

CAPITULO IX

De las sesiones.

Art. 30. Las sesiones serán convocadas por lo menos con quince días de anticipación, salvo en casos de urgencia. En la citación de convocatoria, firmada por el Secretario del Consejo, figurará el orden del día con los asuntos que se hayan de tratar.

Art. 31. Las sesiones se celebrarán cualquiera que sea el número de Vocales que asistan a ellas.

Art. 32. Empezarán las sesiones por la lectura del acta de la anterior, que deberá contener un relato conciso de lo ocurrido en ella y expresión textual de los acuerdos tomados, con indicación del número de votantes en uno y otro sentido y las incidencias ocurridas para la aprobación de los mismos; haciendo constar las manifestaciones de los Vocales que así lo pidan y uniendo al expediente los votos particulares que puedan presentar.

Sobre el acta se discutirá sólo su redacción, y de ésta, lo referente a la fidelidad con que transcriban los hechos o los acuerdos.

Art. 33. Aprobada el acta, dará cuenta el Secretario de los asuntos sobre los que haya de deliberarse.

Art. 34. Antes de discutir un asunto de los com-

prendidos en el orden del día se leerán con el dictamen las enmiendas presentadas al mismo, a cuyo fin, y con la antelación suficiente, deberán remitirse a los Consejeros las correspondientes copias de las propuestas de resolución.

Art. 35. Cuando no sea posible terminar el orden del día en una sesión, la Presidencia podrá acordar la celebración de otra u otras en los días sucesivos, sin necesidad de citaciones por escrito.

CAPITULO X

De la Oficina Técnica.

Art. 36. El Consejo tendrá adscrita una Oficina Técnica, cuyo cometido será preparar la labor de aquél y de su Comisión permanente y cumplimentar sus acuerdos.

Será dirigida por un técnico en cuestiones marítimas, libremente designado por el Ministerio de Industria y Comercio entre los funcionarios de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Art. 37. Corresponderá al Director de la Oficina Técnica, como funciones propias:

a) Cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones que señala este Reglamento y los acuerdos adoptados por el Pleno del Consejo y su Comisión permanente.

b) Impulsar, orientar, coordinar e inspeccionar los servicios de la Oficina Técnica; desarrollando el programa de actuación de la misma con arreglo a las normas fijadas por el Consejo y su Comisión permanente.

Art. 38. La Oficina Técnica tendrá el personal que le asigne la Subsecretaría de la Marina Mercante, previa propuesta de la Comisión permanente.

El Secretario del Consejo lo será también de la Oficina Técnica, teniendo a su cargo el Registro, Archivo y Biblioteca.

Art. 39. El Jefe más antiguo de la Oficina Técnica sustituirá al Director en caso de ausencia, enfermedad u otras causas.

Art. 40. La Oficina Técnica tendrá a su cargo, especialmente, los trabajos preparatorios de la ordenación de la legislación marítima, de estadística del tráfico marítimo y el servicio de información.

Art. 41. En lo referente a la legislación marítima, la Oficina Técnica cuidará, de un lado, de la recopilación, por materias, de las disposiciones existentes, y de otro, acopiará el material preciso para proponer la obra legislativa a que se refiere el párrafo primero del artículo 1.º del Decreto que crea el Consejo.

Art. 42. Con el fin de evitar, en lo posible, inmediatas modificaciones en la materia recopilada, la Oficina Técnica, al tiempo que hace los estudios de recopilación de la legislación vigente, propondrá a la Comisión permanente las modificaciones que crea conveniente introducir en ella o las disposiciones complementarias que deban dictarse; bien entendido

que si alguna de ellas afectase a servicios de otros Ministerios, la Oficina Técnica lo expresará así para que por el Ministro del Ramo, de aceptarse la propuesta, se interese del Ministerio o Ministerios a que afecten las modificaciones el nombramiento de representantes, para que, en unión de la Comisión permanente, actúen como Comisiones mixtas para la definitiva redacción de los proyectos.

Art. 43. Todos los Reglamentos se publicarán con carácter provisional hasta que, pasado el plazo que en ellos se fije, y que nunca será menor de un año, se eleven a definitivos, con las modificaciones que la práctica aconseje, y para facilitar su manejo se seguirán las normas que se detallan en el apéndice de este Reglamento.

Art. 44. Una disposición ministerial regulará lo relativo a las suscripciones a la nueva legislación marítima.

Art. 45. La estadística del tráfico marítimo tendrá por objeto reunir todos aquellos datos que puedan tener un alto valor orientativo, base de la legislación y disposiciones a adoptar.

La Oficina Técnica preparará las relaciones numéricas y gráficas debidamente comparadas, efectuando los cálculos de porcentaje, con el fin de que sea fácil comparar y ver la línea que sigue el tráfico marítimo, que en todo momento permita variar la orientación, buscar las causas de las deficiencias observadas en determinados sectores y tomar las disposiciones conducentes a obtener el máximo rendimiento de nuestra Marina Mercante.

La Oficina Técnica recibirá los datos del litoral, y con ellos efectuará las agrupaciones para formar los estados que luego han de ser estudiados para deducir las variaciones que sea preciso establecer y las medidas a adoptar.

Art. 46. La estadística del tráfico marítimo comprenderá:

a) De cabotaje: mercancías y pasajeros en este régimen.

b) De tráfico nacional exterior: comprenderá las navegaciones de altura y gran cabotaje, con separación de la bandera española, las cinco extranjeras principales y varias que comprendan las demás.

c) Las del tráfico extranacional por buques de nuestra Flota comercial que comprenda los trans-

portes entre puertos extranjeros de altura y gran cabotaje, con separación, para el tráfico, entre las cinco naciones correspondientes a las cinco banderas de que trata el apartado anterior, y varias que comprenda las demás.

La estadística comprenderá el tonelaje de los buques, el número de pasajeros, la cantidad de mercancías expresada en toneladas y los fletes percibidos.

La estadística comprendida en los apartados a) y b) será redactada por las Comandancias y Ayudantías de Marina en la forma que determina el Reglamento de estadística que en su día se publicará, y la del apartado c), por los Consules de España en el Extranjero, en tanto no se pone en vigor la protección al tráfico marítimo.

Art. 47. Respecto al servicio de información, la Oficina Técnica se encargará de adquirir obras, publicaciones, revistas y cuantos documentos de interés se relacionen con la Marina Mercante e Industrias Marítimas. Para ello establecerá y mantendrá relaciones con Cámaras de Comercio, Conferencias, Corporaciones y demás entidades que desarrollan actividades de orden marítimo, ya por conducto de nuestros técnicos comerciales del Estado en el Extranjero o por gestión propia. Para el manejo de la bibliografía extranjera dispondrá la Oficina Técnica de los traductores que se estimen necesarios.

Finalmente, la Oficina Técnica publicará, como órgano de formación de pensamiento y de impulso y revelación de todas las actividades del Consejo, una revista marítima con secciones doctrinales, informativa, bibliográfica, de legislación nacional y extranjera y de jurisprudencia marítima.

ARTÍCULO ADICIONAL

Todas las dudas que surjan en la aplicación de este Reglamento serán resueltas por el Ministro de Industria y Comercio, oyendo a la Comisión permanente.

DISPOSICIÓN FINAL

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo estatuido en este Reglamento.

